

令和7年11月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和8年1月)

国土交通省  
海難審判所  
Japan Marine Accident Tribunal

裁決の閲覧 審判予定表 全国の海難審判所 サイトマップ リンク集

[ホーム](#) > [裁決の閲覧について](#)

### 裁決の閲覧について

このページでは、海難審判所が言い渡した裁決を閲覧することができます。

### 更新情報

- 各地方海難審判所の裁決は、令和6年1月から令和7年11月までに言渡しがあったものを閲覧できます。
- 海難審判所(東京)の裁決は、平成30年1月から令和7年11月までに言渡しがあったものを閲覧できます。

### 裁決の閲覧

海難審判所名をクリックすると、その海難審判所の裁決一覧ページに移動します。

上記事件のうち、横浜地方海難審判所と神戸地方海難審判所の裁決2件について、“概要版”を作成しました公表された裁決書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は海難審判所HPでご確認ください

① [漁船A\(14トン\) 貨物船B\(6542トン\) 衝突事件](#)

夜間、茨城県常陸那珂港東方沖合において、東行するA船と、南下するB船とが衝突し、両船が損傷した

② [貨物船A\(498トン\) 貨物船\(B497トン\) 衝突事件](#)

夜間、鳴門海峡において、北上中のA船と、南下中のB船とが衝突し、両船が損傷した

海難防止への  
インフォメーション

① 漁船A(14トン) 貨物船B(6542トン) 衝突事件

(夜間、茨城県常陸那珂港東方沖合において、東行するA船と、南下するB船とが衝突し、両船が損傷した)

**【海難概要】**夜間、常陸那珂港東方沖合において、A船(14トン、4人乗組)が東行中、B船(外国籍、6542トン、15人乗組、空倉)が南下中、A船の船首がB船の右舷中央部に衝突した

**【発生日時】** 令和6年10月24日03時44分半僅か前

**【発生場所】** 茨城県常陸那珂港東方沖合

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A船: 球状船首及び船首外板に亀裂等  
B船: 右舷中央部外板に擦過傷

**(航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第15条(横切り船の航法)が適用される**

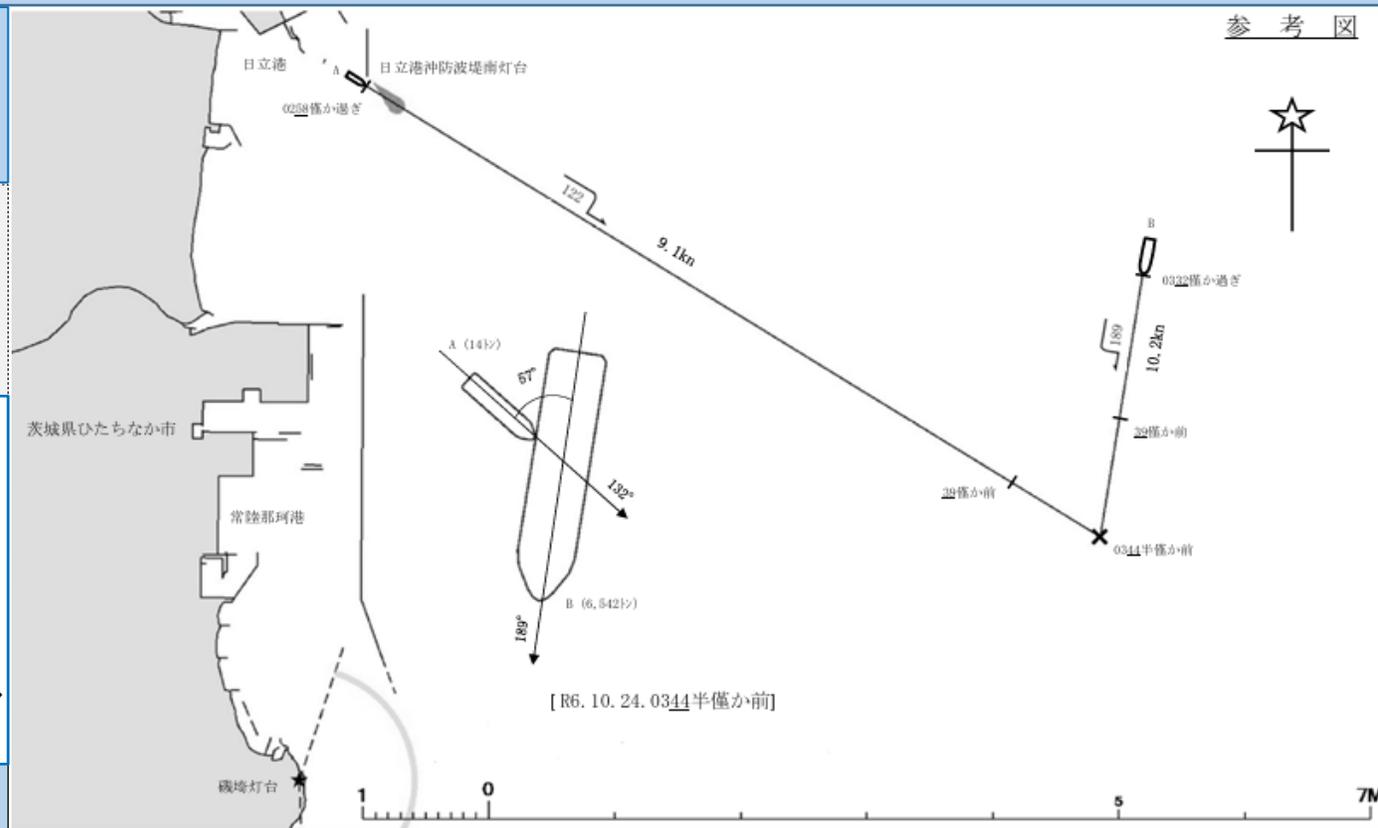
・衝突地点は、港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、**予防法が適用され**、本件時、両船は、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近し、衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、距離的余裕があったと認められることから、**予防法第15条(横切り船の航法)が適用される**

**《原因等》** 両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、

B船: **動静監視不十分**で、前路を左方に横切るA船の進路を避けなかった(主因)

A船: **警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった**(一因)

船長Aは、B船に自船の進路を避ける様子がない場合、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとるべきであった



**《背景》**・船長Aは、自船が保持船の立場なので、B船が自船の進路を避けたと思った  
・二等航海士Bは、右舷前方2海里のところA船の航海灯を初認したのち、海図台に移動して船尾方を向いて立った姿勢で航海日誌等の記載を始め、その後、A船に対する動静監視を十分に行わなかったため衝突のおそれ気付かなかった

**【受審人】** **《懲戒》**

(A船) 船長 : 小型船舶操縦士 → 戒告

(B船) 外国籍船は懲戒の対象外

\* 本裁決は、R7.11.10に言い渡されました。詳細は海難審判所のHPでご確認下さい

海難防止への  
インフォメーション

② 貨物船A(498トン) 貨物船(B497トン) 衝突事件

(夜間、鳴門海峡において、北上中のA船と、南下中のB船とが衝突し、両船が損傷した)

**【海難概要】** 夜間、鳴門海峡において、A船(498トン、4人乗組、空倉)が北上中、B船(497トン、5人乗組、コークス約1200トン積載)が南下中、A船の左舷前部がB船の右舷船首部に衝突し、両船が損傷した

**【発生日時】** 令和6年10月3日21時23分半少し前

**【発生場所】** 鳴門海峡

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A船: 左舷前部外板に凹損等 / B船: 右舷船首部ハンドレールに曲損等

**(航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第38条及び第39条(船員の常務)が適用される**

- ・衝突地点は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用できる航法規定がないことから、**予防法が適用され**、鳴門海峡は、予防法第9条に定める狭い水道等に該当するので、**第9条第1項の規定が適用される**
- ・予防法第9条第1項(右側端航行)が遵守されず、両船が互いに右舷を対して無難に航過できる状況下、A船が衝突の約2分半前にB船の前路に向けて右回頭を開始したことにより、両船間に衝突の危険(新たな衝突の危険)が生じたもので、**予防法第38条及び第39条(船員の常務)が適用される**

- 《原因等》** 夜間、鳴門海峡において、
- A船: 右側端に寄って航行しなかったばかりか、動静監視不十分で、互いに右舷を対して無難に航過する態勢で南下するB船の前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせた(主因)
- B船: 右側端に寄って航行しなかったばかりか、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

\* 本判決は、R7.11.27に言い渡されました。詳細は海難審判所のHPでご確認下さい



**《背景》** 船長Aは、B船と互いに左舷を対して航過できると思い、B船に対する動静監視を十分に行わなかった

船長B1と二等航海士B2は、A船と互いに右舷を対して航過できると思い、A船に対する動静監視を十分に行わなかった

[受審人]		《懲戒》	
(A船) 船長	二級海技士(航海)	→	業務停止1か月
(B船) 船長	三級海技士(航海)	→	戒告
	二等航海士	→	四級海技士(航海) 戒告